Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 26 listopada 1937 r. Nr 57.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Dróg Wodnych.

Obwieszczenia.

DZIAŁ DRÓG WODNYCH.

499.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. o postępowaniu przy wydawaniu pozwoleń na urządzenie stałego przewozu.

Ustawa Wodna z dnia 19 września 1922 r. (Dz. Ust. Nr 62 z r. 1928, poz. 574), ze zmianami, wprowadzonymi rozporządzeniem Prezydenta Rzpltej z dnia 28.XII. 1934 r. (Dz. Ust. Nr 110, poz. 976) rozróżnia przewozy, na które potrzeba pozwolenia Władzy Wodnej (art. 27 ust. 3, 4 i art. 45 ust. 1 p. 8) i niewymagające tego pozwolenia (art. 27 ust. 4 i 5). Władzą właściwą do wydawania pozwolenia na przewozy jest: odnośnie do rzek granicznych, żeglownych i spławnych władza administracyjna II instancji (art. 186 ust. 1 p. a) i 9), odnośnie zaś do innych rzek, władza administracyjna I instancji (art. 187). O ile rzeka, na której ma być urządzony przewóz stanowi granicę 2 województw względnie powiatów, ma zastosowanie przepis p. 2 art. 188 Ustawy Wodnej.

Nadzór nad przewozami należy do kompetencji władz wodnych i podległych tym władzom miejscowych władz bezpieczeństwa publicznego (art. 226, 227 i 228 Ust. Wodn.), nadto pewne kompetencje co do przewozów przyznane są organom Zarządu drogowego na mocy ustawy drogowej z dnia 10.XII. 1920 r. (Dz. Ust.

1921 r. Nr 6, poz. 32) oraz organom zarządu dróg wodnych na podstawie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3.I. 1933 r. o organizacji zarządu dróg wodnych (Monitor Polski Nr 80 z dnia 6.IV. 1933, poz. 103) i z dnia 11.XII. 1933 (Monitor Polski Nr 20 z r. 1934, poz. 29).

Przewozy przeznaczone do użytku publicznego są przede wszystkim urządzeniami komunikacyjnymi, zastępującymi mosty, o ile leżą w ciągu dróg publicznych, lub dającymi skrócone połączenie pomiędzy przeciwległymi brzegami (np. przewozy łodziami w miastach), przeto decyzja w sprawach, dotyczących potrzeby urządzenia przewozu, jego rodzaju, oraz wykonywania nadzoru może być powzięta tylko w porozumieniu z tą władzą, do której właściwości należy nadzór nad drogami, w trakcie których przewozy mają się znajdować, względnie z tą władzą, która ma opiekę nad udogodnieniem połączeń brzegowych. Ponadto, o ile przewóz ma być uruchomiony na wodach, które w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji o organizacji zarządu dróg wodnych podlegają Państwowym Zarządom Wodnym, sprawy należytego urządzenia, stateczności i obciążenia pływaków, zaopatrzenia w sprzęt i środki ratownicze, sprawy wyboru miejsca na brzegu, gdzie ma być ustawiony przewóz, względnie gdzie mają lądować statki przewozowe, wreszcie sprawy, związane z wykonywaniem przepisów żeglugi (oznaczenie oświetlenia, przepuszczanie statków i tratew, sposób założenia liny, względnie łańcucha przy promach na uwięzi itp.) oraz sprawy opłat żeglugowych należą do decyzji Państwowych Zarządów Wodnych. Wobec tego we wszystkich dochodzeniach wodno-prawnych, tyczących się przewozów, a zwłaszcza przy określaniu warunków, którym ze względu na żeglugę, spław i połączenie brzegowe ma odpowiadać dany przewóz, powinni brać udział przedstawiciele zarządu dróg wodnych, zarządu drogowego, oraz — w myśl wymagań ustawy — również przedstawiciele odnośnych ciał samorządowych. Jeżeli odpowiednio do warunków miejscowych komisyjne dochodzenia wodnoprawne na miejscu w takim składzie okazałyby się zbyt kosztowne, należy wyznaczyć do udziału w tych dochodzeniach oprócz przedstawiciela odnośnego samorządu jednego inżyniera bądź to z zarządu dróg wodnych, bądź z zarządu drogowego, zależnie od charakteru przewozu i większego zainteresowania danego zarządu. Również wszelkie zarządzenia i orzeczenia tyczące się przewozów, urządzanych na wodach żeglownych i spławnych, mogą być wydawane jedynie po zasięgnięciu opinii zarządu dróg wodnych, a odnośnie do przewozów na szlakach dróg państwowych, po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu drogowego. Zarządzenia tymczasowe, wydawane przez Władzę wodną na podstawie art. 228 Ustawy Wodnej, względnie zarządzenia w wypadkach nagłych miejscowych władz policyjnych z art. 227-go, o ile zostały wydane z powodu nagłości bez opinii zarządu dróg wodnych, winny być bezzwłocznie posłane do oświadczenia się właściwemu Państwowemu Zarządowi Wodnemu. W wypadkach niecierpących zwłoki może zarząd dróg wodnych zwrócić się o wydanie stosownych zarządzeń do miejscowej władzy policyjnej.

Ubiegający się o zezwolenie na urządzenie przewozu winni załączyć do podania:

1. Plan sytuacyjny w skali nie mniejszej niż 1/10.000, względnie, dla przewozów o mniejszym znaczeniu, przynajmniej odręczny szkic przestrzeni rzeki, na której ma być założony przewóz, z uwidocznieniem dróg dojazdowych do promu i ich połączeń z drogami publicznymi oraz parceli gruntów potrzebnych dla założenia przewozu i sąsiednich, w jakikolwiek sposób w założeniu przewozu zainteresowanych.
2. Przekrój poprzeczny rzeki, w skali nie mniejszej niż 1/10.000, na którym winno być oznaczone nie tylko samo łożysko rzeki, ale także obustronne drogi dojazdowe z dokładnym podaniem ich spadku. O ile droga, w trakcie której przewóz ma być założony, nie odznacza się dużym ruchem, a wykonanie przekroju poprzecznego jest trudne i kosztowne, może władza wodna zwolnić ubiegających się o zezwolenie od obowiązku przedkładania tego przekroju.
3. Plan szczegółowy promu (pływaka) w skali nie mniejszej niż 1/100 z przekrojami podłużnymi i poprzecznymi.
4. Krótki opis techniczny całego urządzenia i jego ruchu, a ponadto dla większych przewozów obliczenie nośności pływaka i obliczenia statyczne, odnoszące się do urządzenia linowego.

W miejscu ustawienia przewozu żegluga i spław nie powinny doznawać żadnych przeszkód, a odnoszące się do przewozu budowle i urządzenia na obu brzegach drogi wodnej nie powinny być przeszkodą dla ruchu holowniczego.

Liny, lub łańcuchy promów na uwięzi winny być dostatecznie mocne dla danego promu i należycie umocowane. Komisje, przeprowadzające dochodzenia w sprawie zezwoleń na budowę nowych, lub uruchomienie istniejących przewozów, powinny sprawdzać wytrzymałość lin i łańcuchów. Na rzekach żeglownych i spławnych lina przewozowa ma być zawieszona tak, aby jej najniższy punkt był wzniesiony na rzekach żeglownych o 5,5 m, a na rzekach spławnych o 2,5 m ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga, lub spław może się jeszcze odbywać, lub też winna mieć urządzenie, któreby dawało możność i pewność prędkiego i łatwego opuszczenia liny na dno rzeki. W tym wypadku na rzekach o dużym ruchu żeglownym lub spławnym lina przewozowa powinna być stale opuszczona na dno drogi wodnej i naciągana tylko w czasie ruchu promu. Również na dro-

gach wodnych, gdzie ruch statków i tratew jest nieznaczny, lina przewozowa w porze nocnej i podczas mgły powinna być stale opuszczona na dno i podnoszona tylko podczas ruchu promu, w dzień zaś lina powinna być opuszczona na dno na każde żądanie załogi statku lub tratwy. Gdy z jakichkolwiek bądź powodów przewóz jest nieczynny, lina ma być bezwzględnie opuszczona na dno. Przewozy na uwięzi powinny posiadać należyte połączenie pływaka z liną, lub łańcuchem. Przy górnej linie pływak ma być umocowany za pomocą łańcuchów, zakończonych blokami i posiadających urządzenie dla skracania i przedłużania, przy przewozach wahadłowych łańcuch lub lina mają być w taki sposób przymocowane do pływaka, aby ten, w razie niebezpieczeństwa spowodowanego np. przez krę, inne statki i t. p., mógł być łatwo i szybko oswobodzony z uwięzi.

Pływaki, używane do przewozów na uwięzi, winny być należycie i mocno zbudowane i posiadać nad burtami odpowiednio mocne poręcze oraz zamknięcia wjazdu i wyjazdu. Zamknięcia te ma przewoźnik otwierać wtedy tylko, gdy prom został należycie umocowany do brzegu. Linia najgłębszego dopuszczalnego zanurzenia się pływaka powinna być wyraźnie oznaczona na burtach, a najmniejsza wysokość burty ponad tą linią powinna wynosić conajmniej 25 cm. Wewnątrz każdego statku przewozowego, oraz na obu brzegach winna się znajdować na widocznym miejscu tablica, na której ma być wyraźnie wypisana największa dopuszczalna ilość osób i ładunków, którą temu pływakowi wolno jednocześnie przewozić. Ilość ta w każdym poszczególnym wypadku winna być ustalona na miejscu za pomocą próbnego obciążenia, przed wydaniem zezwolenia na uruchomienie przewozu.

Pływaki przewozów na uwięzi mają być zaopatrzone w sprzęt (kotwice, bosaki, pompy, czerpaki do odlewania wody, wiadra, przyrządy ratunkowe i sygnałowe, łodzie ratunkowe i t. p.). Ilość i jakość sprzętu, potrzebnego dla danego przewozu, ustanawia dochodzenie wodno - prawne, zależnie od rodzaju przewozu, intensywności ruchu przewozowego i charakteru drogi wodnej i kołowej, na której przewóz ma być uruchomiony. Statki przewozów wahadłowych mają być stale zaopatrzone w kompletny sprzęt, potrzebny dla wolnej jazdy, przewidziany przepisami o żegludze. Przedmioty sprzętu winny być utrzymywane w należytym porządku i muszą być w każdej chwili zdatne do użytku.

Pływaki, używane do przewozów swobodnych, pod względem stateczności, zanurzenia, zaopatrzenia w sprzęt, oraz pod względem zachowywania się podczas ruchu i postoju, podlegają ogólnym przepisom żeglugowym.

Jeżeli na brzegach niema należycie urządzonych wjazdów, umożliwiających bezpośrednie przybijanie promu i wygodny wjazd, wzgl. zjazd z niego przy każdym poziomie wody, to prom ma być zaopatrzony w silne mostki ruchome do wjazdu i wyjazdu, należycie regulowane zależnie od zmian poziomu wody.

Dojazdy do promów mają być urządzone i utrzymywane kosztem właściciela przewozu, przy czym w wypadkach, gdy przewóz leży w trakcie drogi publicznej o twardej nawierzchni, dojazdy te bezwarunkowo mają być w granicach, do których sięga zalew wielkiej wody, brukowane, powyżej zaś tych granic nawierzchnia dróg dojazdowych winna być taka sama, jaka jest na drodze publicznej. Dojazdy winny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze, przepisane rozporządzeniami drogowymi. W innych wypadkach, drogi dojazdowe nie powinny być w gorszym stanie od drogi, w trakcie której przewóz leży. Na granicy obszaru zalewowego wielkiej wody, względnie w miejscu połączenia z drogą publiczną, drogi dojazdowe winny być zaopatrzone w rogatki, zamykane na czas unieruchomienia promu. W porze nocnej rogatki te mają być zaopatrzone w sygnały świetlne.

Do obsługi przewozu powinna być w każdej chwili dostateczna dla sprawności jego ruchu ilość ludzi trzeźwych, zasługujących na zaufanie i obeznanych z ruchem danego promu, oraz z przepisami żeglugi i spławu, o ile przewóz jest urządzony na drodze wodnej.

W porze nocnej, która rozpoczyna się na pół godziny po zachodzie słońca, a kończy się na pół godziny przed wschodem słońca, pływaki przewozów, urządzonych na rzekach żeglownych lub spławnych, winny posiadać podczas ruchu lub postoju przy brzegach sygnały świetlne, przewidziane w odnośnych przepisach o żegludze i spławie, nadto podczas silnej mgły lub śnieżycy obsługa promów, będących w ruchu winna co parę minut podawać sygnały dźwiękowe (dzwon, gong).

Podczas większych przyborów wód, burzy, lub w czasie pochodu kry ruch przewozu ma być bezwarunkowo wstrzymany, w innym zaś czasie ruch przewozu winien się stale odbywać, bez żadnych przerw i zatrzymań, tak w dzień, jak i w nocy, chyba że statek używany do przewozu lub urządzenie przewozu wymaga naprawy.

Wysokość opłat za przewożenie ustala taryfa przewozowa, zatwierdzona przez właściwą władzę wodną. Na obu brzegach przy przewozie w widocznym i dostępnym miejscu ma być ustawiona tablica z wypisaną na niej trwałym i wyraźnym pismem taryfą przewozową. Przewoźnikowi, jak również i obsłudze nie wolno żądać żadnych dodatkowych opłat, nieprzewidzianych taryfą.

Pozwolenie na uruchomienie przewozu może być wydane dopiero po stwierdzeniu przez właściwą władzę wodną, przy udziale zainteresowanych urzędów technicznych, że przedsiębiorca zastosował się do przepisanych mu warunków, uiścił opłatę nawigacyjną oraz że we właściwym terminie zgłosił swój statek do rejestracji w myśl rozporządzenia Ministra Komu-

nikacji z dn. 22 czerwca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr 50, poz. 330).

W zezwoleniu należy zastrzec, prawo wykonywania robót regulacyjnych i pogłębiarskich w miejscu przewozu, chociażby to miało spowodować przerwę w ruchu przedsiębiorstwa. Na wezwanie zatem miejscowego organu zarządu dróg wodnych, właściciel przewozu jest obowiązany na czas wykonywania robót regulacyjnych ruch przewozu przerwać lub przenieść przewóz na inny szlak bez jakichkolwiek zato odszkodowań.

Przy przewozach o czysto lokalnym znaczeniu dopuszczalne są odstępstwa od powyższych ram, o ile bezpieczeństwo żeglugi i przewożonych osób czy towarów będzie w całej pełni zagwarantowane.

Jednocześnie uchyla się zarządzenie Ministra Robót Publicznych z dn. 9 kwietnia 1927 r. Nr. VI-1758/26.

Nr Ż-I-21/35/37.

500.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. w sprawie wstępnego opracowania podstaw hydrologicznych do projektów regulacji rzek.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

Celem uniknięcia straty czasu na uzupełnienia i zmiany w przedkładanych do zatwierdzenia projektach regulacji rzek w wypadku koniecznych dodatkowych studiów hydrologicznych, polecam — przed ostatecznym opracowaniem projektu — przesyłać Ministerstwu do wstępnego zatwierdzenia zasadnicze podstawy hydrologiczne, na których projekt ma być oparty. Elaborat powinien być sporządzony według załączonej instrukcji.

§ 2.

Jednocześnie uchylam zarządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 2 grudnia 1930 r. (L. dz. V-1499/29).

Nr Ż-1-21/37/37.

Załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dn. 31 marca 1937 r. Nr Ż-I-21/37/37.

INSTRUKCJA

dla wstępnego opracowania podstaw hydrologicznych projektów regulacji rzek.

Wstępne opracowania podstaw hydrologicznych winno stanowić część projektu ogólnego i składać się:

I. z objaśnienia technicznego,
II. z załączników rysunkowych,
III. ze zbioru materiałów podstawowych.

I. Treść objaśnienia.

W treści objaśnienia winno znaleźć miejsce:

1. Sprecyzowanie zadań projektu, charakterystyka ogólna głównego odpływu i jego dorzecza pod względem cech topograficznych, klimatycznych, geologicznych, szaty roślinne,j jak również ogólny opis istniejących stosunków wodnych.

2. Studia wodowskazowe i szczegółowe określenia, dotyczące stanów wód, oraz objętości przepływów dla projektu miarodajnych. Studia nad stanami wód z reguły opierać się winny na wynikach obserwacyj wodowskazów miejscowych, względnie — przy ich braku lub niedostatecznej ilości — specjalnie założonych już na początku prac wstępnych nad odnośnym projektem, jakoteż na wynikach obserwacji na sąsiednich, względnie korespondujących stacjach państwowej służby hydrograficznej.

Studia te winny obejmować badania stanów wody, przede wszystkim w strefie dla projektu miarodajnej, co do wysokości, okresów pojawiania się i czasów trwania, przy czym dążyć należy do tego, by wyprowadzone wnioski dotyczyły warunków zarówno przeciętnych dla dłuższego okresu czasu, jak i tych, które od norm przeciętnych wybitnie odbiegają.

3. Obliczenie wielkości przepływów przy stanach, uznanych za miarodajne.

Dla oznaczenia wielkości przepływu w strefie stanów wód dla projektu miarodajnych należy wykorzystać pomiary objętości przepływu, wykonane przez Państwową Służbę Hydrograficzną, a w razie ich braku lub niedostatecznej ilości wykonywać bezpośrednie pomiary objętości przepływu w sposób przepisany przez tę służbę i to w takiej ilości i w takim rozkładzie, aby wyznaczenie krzywej konsumcyjnej, przynajmniej w strefie stanów wody — mających dla projektu znaczenie — było możliwe, a co najmniej tak, by wyniki pomiarów powyższych dawały dostateczną orientację co do położenia znalezionych objętości w ogólnej skali odpływu z badanego dorzecza, w okresie dostatecznie długim. Jedynie wyjątkowo w wypadkach stanów wody względnie objętości przepływu, nieobserwowanych w czasie studiów nad projektem lub bardzo krótkotrwałych, dopuszczalnym być może uzupełnienie wyników pomiarów bezpośrednich za pomocą wartości, znalezionych drogą obliczeń w następującej kolejności metod:

a) za pomocą odpowiednio wybranego wzoru na prędkość i odpowiedniego współczynnika szorstkości w znanym przekroju poprzecznym i przy znanym spadku podłużnym zwierciadła wody,

b) z wartości określonych na obiektach piętrzących,

c) za pomocą metod statystyki matematycznej,
d) z danych opadowych na podstawie oceny stosunków opadu i odpływu w analogicznych warunkach,
e) z empirycznych wzorów na objętość w zależności od wielkości i cech dorzecza.

4. Ogólny pogląd na warunki przepływu oraz właściwości koryta rzeki w związku z danymi, dotyczącymi projektowanych zmian form rzeki i jej koryta:

a) w planie,
b) w profilu podłużnym,
c) w przekroju poprzecznym.

Ogólny pogląd na właściwości przyrodzone koryta rzeki winien składać się z omówienia charakteru dna pod względem jakości i trwałości materiału, odporności jego na erozję, następnie warunków transportu i osadzania materiału erodowanego, oraz zjawisk zamulania względnie zarastania koryta, kolmatacji, tworzenia mielizn względnie zatorów i t. d.

Szczegółowo winny być omówione przeszkody i zaburzenia w normalnym przepływie, przyczyny piętrzeń i t. d., wywołane sztucznie lub powstające w sposób naturalny, rzece właściwy.

Na podstawie określenia właściwości koryta należy oznaczyć pożądane, względnie dozwolone prędkości w korycie regulowanym dla odpowiednio oznaczonych przepływów miarodajnych.

W związku z tym należy uzasadnić również wybór wzoru empirycznego na prędkość, względnie współczynników szorstkości do tegoż wzoru. Te współczynniki winny być wyznaczone o ile możności na podstawie wyników bezpośrednich pomiarów przepływu i spadku na tych odcinkach rzeki, które posiadają warunki przepływu, zbliżone do tych, jakich ustalenie przez regulację uważa się za pożądane.

5. Pogląd na zmianę stosunków wskutek wykonania projektu. Szczegółowo należy uzasadnić zamierzone wybitniejsze odstępstwa od form naturalnych, a to: przełożenie trasy, zmiany długości i kierunków, zmiana naturalnej wielkości krzywizn, zmiany spadku podłużnego oraz wysokości poziomów wody, szerokości i głębokości koryta i t. d.

W końcu zwrócić należy uwagę na wpływ realizacji projektu na zmianę trybu przepływu w rzece pod względem objętości, stanów wody i ich czasów trwania, następującą w sposób bezpośredni lub też pośredni (wpływ zjawisk retencyjnych). Należy ocenić w przybliżeniu wielkości zmian, spodziewanych w stosunkach wodnych doliny (np. pod względem stanu wód gruntowych) i wyjaśnić, w jakim zakresie zmiany te w ostatecznym projekcie będą mogły być uwzględnione, oraz jak należy oceniać wpływ ich na osiągnięcie celu projektu, trwałość budowli, interesy osób trzecich i stosunki wodne w ogólności.

II. Załączniki rysunkowe winny obejmować:

1. mapę poglądową dorzecza,
2. plan sytuacyjny rzeki,
3. profil podłużny,
4. profile poprzeczne.

1. Mapa poglądowa dorzecza w skali 1 : 100.000 (dla większych dorzeczy w skali mniejszej) winna wskazywać granice i wielkość powierzchni dorzecza oraz odcinki i obszary, objęte projektem względnie wpadające w sferę jego oddziaływania na stosunki wodne. Poza tym winna wskazywać wszystkie punkty, dla których zebrano dane hydrologiczne obserwacyjne i pomiarowe.

2. Plan sytuacyjny rzeki winien w większej skali wskazywać położenie wodowskazów, reperów, mostów, jazów i t. p., przekrojów poprzecznych i ważniejszych ciągów niwelacyjnych, oraz tych wszystkich szczegółów, które ze względu na orientację ogólną są potrzebne, a na mapie poglądowej z dostateczną ścisłością pokazane być nie mogą.

3. Profil podłużny rzeki w jej linii biegu winien wskazywać linię zwierciadła wody niwelowanej (z podaniem dat niwelacji), odniesionej do stanu wody jednoznacznego na całej przestrzeni (z jednego dnia, ustalonego, charakterystycznego) i linię poziomu wód dla projektu miarodajnych, odpowiadających stosunkom istniejącym oraz w miarę możności projektowanym. W profilu winno być także uwidocznione położenie pomierzonych przekrojów poprzecznych, istniejących i projektowanych obiektów, rzędne progów i światła mostów, repery i stacje wodowskazowe. W razie znaczniejszych różnic długości rzeki w stanie pierwotnym w stosunku do projektowanej trasy oprócz profilu podłużnego w linii biegu rzeki należy dołączyć skrócony profil podłużny wzdłuż projektowanej trasy regulacyjnej.

4. Przekroje poprzeczne koryta i doliny rzeki winny być podane w skali dostatecznej dla obliczeń i w ilości niezbędnej dla oceny przepływu, oraz posiadać winny numerację, uzgodnioną z profilem podłużnym i planem sytuacyjnym. Na wykresach przekrojów wpisane być winny poziomy wody niwelowanej i poziomy wód dla projektu miarodajnych.

III. Zbiór materiałów.

Zbiór materiałów podstawowych winien zawierać wszystkie tablice, wykresy, obliczenia hydrologiczne i wykazy wyników obserwacji, raptularze i opracowania wyżej wspomnianych pomiarów, których z uwagi na luźny związek z całością w tekście nie pomieszczono. Dotyczy to w szczególności zbiorów, uzasadniają-

cych określenie miarodajnych stanów wody i objętości oraz prędkości przepływu.

W razie korzystania z materiałów i wydawnictw drukowanych należy podać w oddzielnym zestawieniu spis źródeł, a w tekście umieścić niezbędne odsyłacze.

501.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. w sprawie sporządzania szczegółowych projektów regulacji rzek.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W celu ujednostajnienia sposobu opracowania szczegółowych projektów regulacji rzek wydaję załączoną instrukcję.

§ 2.

Jednocześnie uchylam zarządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 18 sierpnia 1926 r. L. dz. V-788/25.

Nr Ż-I-21/34/37.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. Nr Ż-I-21/34/37.

INSTRUKCJA

o sporządzaniu szczegółowych projektów regulacji rzek.

Proiekt szczegółowy regulacji winien obejmować odcinek rzeki o długości co najmniej 3 do 10 km, zależnie od wielkości rzeki od sytuacji i szerokości łożyska.

Proiekt powinien się rozpoczynać od punktu ustalonego czy to wykonaną już regulacją, czv też naturalnym skoncentrowaniem łożyska. W każdym wypadku odcinek objęty proiektem, powinien mieścić w sobie co najmniej 3 zakola nurtu większych rozmiarów i o ile możności obszar zamknięty w granicach miejscowości nadbrzeżnych — pod względem administracyjnym.

Projekt ma zawierać następujące załączniki:

1. Opis techniczny.
2. Kopię planu generalnego regulacji danego odcinka rzeki.
3. Szczegółowy plan sytuacyjny.
4. Profil podłużny.
5. Przekroje poprzeczne rzeki w charakterystycznych miejscach projektowanej regulacji.
6. Typy budowli.
7. Wykaz długości przewidzianych w projekcie typów budowli, oraz ilości innych robót.
8. Wykaz istniejcych komunikacji.
9. Wykaz uprawnień wodnych — prywatnych i publicznych — z podaniem nazwisk właścicieli tych uprawnień, oraz tytułów prawnych, na których te uprawnienia wodne się opierają.
10. Wykaz gruntów. przeznaczonych do wykupna, i gruntów, potrzebnych do czasowego zajęcia.
11. Analiza cen jednostkowych.
12. Kosztorys robót regulacyjnych.

Załącznik 1. W opisie technicznym podać należy zasady projektu, opierając się na projekcie generalnym (w razie rozbieżności założeń uzasadnić ich przyczyny), następnie program budowy i cele regulacji, a w szczególności wykaz powierzchni, mających się uzyskać wskutek regulacji.

Załącznik 2 należy wykonać jako kopię z planu generalnego i to na dłuższym odcinku rzeki, niż objęty szczegółowym projektem regulacji, aby można było zorientować się co do sytuacji łuków, względnie biegu rzeki i wykazanych na sąsiednich odcinkach robót regulacyjnych.

Na tym planie mają być oznaczone wykonane budowle regulacyjne kolorem odbitki, a budowle projektowane, oraz kilometrowanie rzeki kolorem czerwonym.

Załącznik 3. Plan sytuacyjny szczegółowy należy wykonać w podziałce 1 : 2000, względnie 1 : 2500 lub 1 : 2880 (w b. zaborze austr.) na podstawie szczegółowego zdjęcia sytuacji łożyska rzeki, z określeniem warstwic wysokościowych na brzegach rzeki, oraz linii równych głębokości (izobat), odniesionych do wyrównanego średniego stanu wody w korycie rzeki.

Zdjęcie ma obejmować brzegi i odsypiska przy średnim stanie wody według określenia rozporz. Ministra Robót Publicznych z 25 kwietnia 1923 r. Dz. Ust. Nr 80, poz. 632, boczne koryta i dopływy, obwałowania, granice własności parcel gruntowych, budynki, drogi, mosty oraz inne szczegóły, mające znaczenie dla projektowanych robót regulacyjnych.

Na tym planie mają być również uwidocznione znaki wysokościowe, triangulacyjne, wodowskazy, oraz wszelkie znaki, odnoszące się do wykonanych pomiarów.

Przylegające do koryyta rzeki grunty mają być oznaczone pod względem ich uprawy jako role, łąki, pastwiska, moczary, lasy i t. p., oraz numerami katastralnymi, względnie hipotecznymi poszczególnych parcel. Jeżeli nie ma katastru ani hipoteki należy parcele oznaczyć numerami porządkowymi.

Plan sytuacyjny szczegółowy winien obejmować przestrzeń na szerokości 300 — 400 m po obydwu brzegach koryta, zalanego przy sta-

nie wody brzegowej, wzgl. przestrzeń, objętą obwałowaniem, i winien zachować kierunek nrtu od ręki lewej ku prawej.

Oprócz napisów nazw miejscowości nadbrzeżnych muszą być podane nazwy gmin, powiatów i województw.

Na planie winien być również podany kierunek północy i kierunek biegu rzeki oraz graficznie przedstawiona podziałka. Plan winien być podpisany przez wykonawcę zdjęcia i rysunku, winna też być podana data pomiarów w terenie.

Oryginalny rysunek planu jak i kopie mają być kolorowane w sposób następujący: woda ma być blado - niebiesko oznaczona, odsypiska — blado - żółto, kępy prywatne wiklowe— blado - zielono, rządowe — ciemno - zielono, wszelkie napisy czarno, wykonane budowle regulacyjne czarno, projektowane czerwono (cynobrem).

Na planie sytuacyjnym należy wkreślić projektowaną trasę regulacyjną wraz z osią i projektowanymi budowlami regulacyjnymi, przy czym oś trasy, jako kropkowana linia, początki i końce łuków oraz numery kilometrowe w osi mają być oznaczone czerwono, linia nurtu rzeki — przerywano -niebiesko, jak również niebiesko wszelkie napisy i cyfry, odnoszące się do głębokości i nurtu wody.

Projektowane budowle regulacyjne mają być oznaczone grubymi liniami czerwonymi, istniejące zaś oznaczone czarnymi liniami. Jeżeli projektuje się rekonstrukcję budowli istniejących należy zaznaczyć to cienką czerwoną linią równoległą.

Wszelkie budowle regulacyjne mają być oznaczone znakiem w formie ułamka, który określa ich położenie, a mianowicie cyfra w liczniku ma oznaczać kilometr (bieżący), a w mianowniku odległość w kilometrze. Tamy podłużne mają mieć kreskę poziomą podwójną, prostopadłe i poprzeczne pojedyńczą, dodana do kreski strzałka ma oznaczać prawy, względnie lewy brzeg.

Tamy poprzeczne prostopadłe do tamy podłużnej należy oznaczać literami a, b, c i t. d.

Zamknięcia bocznych koryt, jako osobno stojące tamy poprzeczne, winny być oznaczone ułamkiem, którego licznik ma zawierać kilometr bieżący, a mianownik dużą literę abecadła, opaski brzegowe mają mieć to samo oznaczenie z podwójną linią poziomą i strzałką oznaczającą brzeg prawy i lewy.

W planie sytuacyjnym należy również rozgraniczyć kreskowaną linią zieloną, powierzchnie łożyska rzeki, na których sadzenie kultur wiklowych jest niedozwolone, względnie na których dopuszcza się tylko jednoroczny porost wiklinowy, od powierzchni, przeznaczonych na zaládowanie w związku z zamierzoną realizacją profilu poprzecznego łożyska rzeki.

Oryginalny plan projektu, wykonany na papierze rysunkowym, ma być przechowywany w Państwowym Zarządzie Wodnym, a do operatów, przedkładanych do zatwierdzenia, mają być dołączone tylko odbitki świetlne, lub rysowane na kalkach.

Załącznik 4. Profil podłużny ma być opracowany w podziałce długości 1 : 10000, wysokości 1 : 100 i ma zawierać następujące rzędne nad poziomem morza, lub poziomem porównawczym: dna w nurcie, charakterystycznych stanów wód, stanowiących podstawę projektu regulacyjnego, brzegu tak prawego, jak i lewego. Dno i brzegi mają być oznaczone liniami czarnymi, przy czym brzeg prawy linią pełną, zaś lewy kreskowaną.

Linia wód i cyfry jej wysokości mają być oznaczone kolorem niebieskim.

Nadto mają być w profilu podłużnym wkreślone wszelkie znaki hydrometryczne i kilometrowe, wodowskazy, mosty z podaniem rzędnej wysokościowej dolnej krawędzi konstrukcji, punkty ujścia dopływów, przekroczeń istniejących komunikacji i t. p. charakterystycznych szczegółów.

W profilu podłużnym mają być również umieszczone napisy nazw wsi, gmin, powiatów i województw.

W osobnej linii należy uwidocznić kilometrowanie według projektowanej trasy, jej łuki i proste oraz spadek zwierciadła wody promille.

Profil podłużny należy rysować od lewej ku prawej stronie ze spadkiem rzeki.

Załącznik 5. Przekroje poprzeczne łożyska rzeki mogą być wykonane w kierunku prostopadłym do trasy w punktach charakterystycznych.

Przekrój winien obejmować teren zalany wodą brzegową ze wszystkimi odnogami wody płynącej, a na przestrzeniach obwałowanych— przestrzeń pomiędzy wałami. W profilu łożyska naturalnego należy wkreślić projektowany profil normalny, z określeniem wysokości budowli regulacyjnych odnośnie do charakterystycznego stanu wody, podając przy tym dopuszczalną wysokość, do której zaládowanie i podnoszenie brzegu może nastąpić.

Rzędne głębokości należy oznaczyć kolorem niebieskim, jak również cyfry głębokości wpisane według stanu pomierzonego, z zanotowaniem dnia pomiaru i odczytu na najbliższym stałym wodowskazie.

Charakterystyczne stany wód należy oznaczyć grubszymi liniami niebieskimi i podać ich wysokość nad poziomem morza, lub nad poziomem porównawczym.

Każdy profil ma być oznaczony numerem, oznaczającym odległość w kilometrach do 3 miejsca dziesiętnego.

W profilach wzdłuż mostów należy uwidocznić schematycznie konstrukcję mostu i rozkład filarów.

Załącznik 6 ma obejmować typy budowli, przewidziane w projekcie regulacji, a zatem budowle faszynowe i kamienne, zamknięcia, ubezpieczenia brzegów, profile wykopów ziemnych i t. p.

Typy mają być wyrysowane w podziałce i kolorowane, faszynada zielono, narzuty kamienne różowo, wykopy żółto, wysokość wody normalnej poziomą kreską niebieską.

Obok każdego typu ma być podana tabela powierzchni przekroju dla każdych 10 cm głębokości.

Załącznik 7 ma być wykazem długości mających się wykonać tam według typów, oraz ilości innych robót wraz z podaniem potrzebnej robocizny i materiałów oraz odległości transportu od brzegu do miejsca budowy.

W załączniku 8 należy wykazać wszelkie istniejące komunikacje w poprzek koryta rzeki, a zatem mosty kolejowe i drogowe, koncesjonowane przewozy i t. p. ze szczegółowym opisem i planem, na którym należy przedstawić konstrukcję z podaniem rzędnej dolnej krawędzi, zwierciadła małej i wielkiej wody, oraz najwyższego stanu wody żeglownej.

Załącznik 9 ma być wykazem wszelkich uprawnień wodnych, mających łączność z rzeką, odnośnie do pobierania i spiętrzenia wody do żeglugi i t. p.

W wykazie mają być urządzenia wodne krótko opisane, z dołączeniem schematycznych planów i podaniem nazwisk koncesjonariuszów.

W opisach zakładów przemysłowych ma być wyjaśniony wpływ, jaki może mieć regulacja rzeki na te zakłady, oraz wnioske na wykonanie urządzeń, zabezpieczających uprawnienia *wodne lub też na ich wykupienie.*

W planach, dołączonych do opisu, należy podać charakterystyczne wysokości, mające związek ze stanem wody w rzece, jak np. wysokość zwierciadła dopływu i odpływu z pod koła wodnego, turbiny, wysokość korony jazu, piętrzenia wody itp. W tym wykazie mają być również pomieszczone uprawnienia dostępu do rzeki, poiła, miejsca lądowania, przechodu, przejazdu itp.

Załącznik 10 będzie wykazem gruntów, przeznaczonych do wywłaszczenia, przy czym należy odróżnić grunty stale, lub czasowo dla regulacji potrzebne.

W planie sytuacyjnym te obszary gruntów należy kolorować bladym karminem.

Załącznik 11 ma zawierać analizę cen jednostkowych oraz wypośrodkowane ceny jednostkowe poszczególnych robót, obejmujące prócz wartości robocizny i materiałów również — wyrażone w %-tach robocizny — wydatki na narzędzia, dozór i świadczenia socjalne.

Załącznik 12 kosztorys winien obejmować:

a) koszty właściwej budowy i obsadzeń wiklowych,

b) koszty wykupna lub dzierżawy gruntów i odszkodowań gospodarczych,

c) koszty zarządu,

d) koszty konserwacji w czasie budowy, wyrażone w %-tach kosztów właściwej budowy,

e) wydatki nieprzewidziane, wyrażone w %-tach kosztów właściwej budowy.

Do kosztów zarządu należy zaliczyć koszty administracyjne, a zatem płace i koszty podróży urzędników technicznych, koszty zdjęć dla budowy, tyczenia budowli, odbioru materiałów, druków itp.

W załączniku b) ma być również zestawione odszkodowanie za ziemię pobieraną na obciąże tam faszynowych.

502.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. w sprawie budowy, ustawiania i dozoru kotłów na statkach państwowych.

Niniejszym zarządzam:

I. W przedmiocie budowy, ustawiania i dozoru kotłów parowych na statkach obowiązują rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu: z dnia 29.X. 1923 r. (D. U. R. P. Nr 119) (23 poz. 958), z dnia 8.XI. 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 91) (30 r. poz. 713), z dnia 8.XI. 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 91/30 r. poz. 714) i z dnia 2.IX. 32 r. (Dz. U. R. P. Nr 77/32 poz. 694).

Ostatnie rozporządzenie jest jedynym miarodajnym przepisem urzędowym, normującym sprawę użytkowania kotłów parowych na statkach po upływie 30 lat od roku ich budowy.

Odnośną wzmiankę o przyjęciu takiego kotła pod dozór wzmocniony na podstawie tego rozporządzenia należy odnotować w książce kotłowej przed treścią protokułu najbliższej kolejnej rewizji. Wzmianki takie należy odnotować również na wszytych do książek kotłowych dokumentach, które ustalały terminy wycofania kotłów z ruchu na podstawie decyzji Min. Przemysłu i Handlu, o ile decyzje te były wydane, wskutek przekroczenia prekluzyjnego wieku kotła, przed ogłoszeniem omawianego rozporządzenia w tym przedmiocie (z dnia 2.IX. 1932 r.).

II. Bezpośredni dozór kotłów na statkach państwowych sprawują inżynierowie z akademickim wykształceniem, będący na służbie państwowej, posiadający odpowiednie doświadcze-

nie i zaopatrzeni w osobiste upoważnienia do sprawowania dozoru kotłów, wydane przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu,

Wspomniani rewidenci kotłów winni ściśle wykonywać wydane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządzenia w zakresie dozoru kotłów, jak również ściśle stosować się do zarządzeń i wskazówek swej władzy przełożonej, prowadzić na wszystkich obiektach pływających, będących własnością państwowej służby wodnej, kontrolę kotłów, ich rewizje i próby, oraz składać Ministerstwu Komunikacji przed dniem 15 maja sprawozdania roczne ze swej działalności w powyższym zakresie według wzoru, podanego w załączniku do niniejszego zarządzenia.

Pozwolenia na ustawianie kotłów na statkach wydawać będzie Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Departament Przemysłowy) po otrzymaniu dokumentów, wyszczególnionych w § 22 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 października 1923 r. w przedmiocie budowy, ustawiania i dozoru kotłów parowych na statkach (Dz. U. R. P. Nr 119, poz. 959). Pozwolenia te będzie wysyłało Ministerstwo Przemysłu i Handlu w celu ogólnej rejestracji kotłów właściwemu terytorialnemu Urzędowi Wojewódzkiemu, który następnie doręczy je odnośnej władzy wodnej 2-ej instancji.

Po ustawieniu kotła na statku i po odbytej z dodatnim wynikiem próbie kotła Urząd Wojewódzki — jako władza wodna II instancji — wyda książkę kotłową, komunikując jednocześnie właściwemu — według stałego miejsca postoju statku — Urzędowi Wojewódzkiemu numer urzędowy kotła, pod którym kocioł ten będzie odtąd stale wykazany. Dla kotłów, ustawionych na statkach, znajdujących się we władaniu Ministerstwa Komunikacji, zostały przydzielone numery urzędowy od 19901 do 20000 włącznie i od 39901 do 40000 włącznie, przy czym dla kotłów statkowych, których bezpośredni dozór sprawują rewidenci kotłów Urzędów Wojewódzkich:

1) Poznańskiego są przydzielone numery od 19901 do 19950 wł.,

2) Pomorskiego są przydzielone numery od 19951 do 20000 wł.,

3) Poleskiego są przydzielone numery od 39901 do 39940 wł.

4) Warszawskiego są przydzielone numery od 39941 do 39980 wł.

5) Krakowskiego są przydzielone numery od 39981 do 40000 wł.

Wszelkie zarządzenia Min. Przemysłu i Handlu w zakresie dozoru kotłów parowych na statkach będą udzielane rewidentom za pośrednictwem Ministerstwa Komunikacji.

Osoby, zaopatrzone w upoważnienie Ministerstwa Przemysłu i Handlu do sprawowania ogólnego nadzoru nad wykonaniem ustaw i rozporządzeń, dotyczących dozoru kotłów parowych, mają w każdym czasie prawo dostępu do kotłów na wszystkich statkach.

Książki kotłowe dla statków państwowych oraz druki dla protokółów o odbiorze technicznym kotła można uzyskać w Stowarzyszeniu Dozoru Kotłów w Warszawie, ul. Piusa XI.32.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie tracą moc obowiązującą okólniki b. Minsterstwa Robót Publicznych z dnia 24 stycznia 1924 r. L. dz. VI-70 z dnia 7 października 1924 r. L. VI — 1178 i z dnia 12.IX. 1927 r. L. dz. IV-1593/27 oraz Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 kwietnia 1936 r. Nr Ż.-IV-516/6/36.

Nr Ż-1-21/33/37.

Załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. Nr Ż-I-21/33/37.

WYKAZ KOTŁÓW PAROWYCH,

ustawionych na parowcach, pogłębiarkach i innych statkach państwowej administracji wodnej Urzędu Wojewódzkiego ....

i dokonanych rewizyj tych kotłów w roku ....

Grupa		Nr	Rubryka	
		1	Numer porządkowy	
		2	Nazwa Zarządu, w którym obiekt się znajduje	
		3	Rodzaj i nazwa obiektu na którym kocioł jest ustawiony	
		4	System kotła	
		5	Rok budowy kotła	
		6	Fabryka i miejsce zbudowania kotła	
		7	Numer fabryczny kotła	
		8	Ciśnienie robocze Atm.	
		9	Powierzchnia ogrzewalna w metrach kwadratowych	
Data ostatniej dokonanej rewizji		10	próby wodnej	
Data ostatniej dokonanej rewizji	r e w i z j i	11	wewnętrznej	
Data ostatniej dokonanej rewizji	r e w i z j i — zewnętrznej	12	pod parę	
Data ostatniej dokonanej rewizji	r e w i z j i — zewnętrznej	13		
Stwierdzono		14	Niedokładność sprzętu	
Stwierdzono		15	Inne niedokładności i braki	
Stwierdzono		16	Stan kotła	
Zarządzono		17	Termin następnej próby	
Zarządzono		18	Termin następnej rewizji wewnętrznej	
Zarządzono		19	Nadzór wzmocniony	
		20	Rodzaj posiadanych dokumentów	
		21	Numer urzędowy	
		22	U w a g i:	

503.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. w sprawie wypożyczania państwowego taboru wodnego.

Przy odnajmowaniu państwowego taboru wodnego przedsiębiorstwom lub osobom prywatnym, należy mieć na uwadze, co następuje:

1) Tabor wodny może być odnajmowany do użytku osób i przedsiębiorstw prywatnych tylko wtedy, kiedy odnajem nie spowoduje uszczerbku dla potrzeb i celów własnych i gdy warunki pracy taboru w czasie odnajmu nie będą zagrażały jego bezpieczeństwu (np. jazda w lodach statków nie lodołamaczy).

2) Przewóz ładunków prywatnych, względnie holowanie prywatnych statków, nie powinny nosić charakteru konkurencyjnego dla przedsiębiorstw żeglugowych i mogą być dokonywane tylko wówczas, o ile te ostatnie będą przeciążone lub nie będą posiadały odpowiedniego taboru.

3) Przewóz ładunków prywatnych lub holowanie prywatnych statków nie powinny zawierać elementu handlowego ryzyka. Nie należy przeto przyjmować odpowiedzialności za terminowość dostaw, uszkodzenia lub manca w ładunku, uszkodzenia holowanych obiektów, jak również zobowiązywać się do pozostawienia taboru w dyspozycji najemcy na przeciąg z góry określonego czasu.

4) Dorywczego podholowywania statków prywatnych, jak również drobnego przewozu ładunków należy wogóle unikać i dopuszczać takie operacje tylko w wyjątkowych wypadkach.

5) Statki z własnym napędem mechanicznym mogą być odnajmowane tylko z załogą i materiałami ruchu; w wypadkach odnajmu na czas dłuższy, dopuszczalne jest odnajmowanie statków bez tych materiałów, natomiast odnajem statków bez załogi lub ze zmniejszonym jej składem może nastąpić za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

6) Statki bez własnego napędu mechanicznego wynajmuje się zasadniczo bez obsługi, chyba że dany obiekt posiada na stałe przydzieloną załogę, którą pożądane byłoby zatrzymać na nim z uzasadnionych powodów.

7) Odpowiedzialność za całość i stan taboru, wynajętego bez załogi, który to stan powinien być stwierdzony protokularnie przy oddawaniu taboru najemcy i przy jego zwrocie, jak również odpowiedzialność za zniszczenie, zagubienie lub uszkodzenie inwentarza tego taboru, powinna być włożona na najemcę i jeżeli zachodzi potrzeba, zagwarantowana stosowną kaucją. Odpowiedzialność za tabor, odnajęty z obsługą, ponosi najemca, o ile ewentualna szkoda powstanie z jego winy.

8) Przy ustalaniu stawek opłaty za wynajęcie taboru lub wykonanie pewnej pracy należy mieć przede wszystkim na względzie pokrycie kosztów własnych, a mianowicie: amortyzacji obiektu, oprocentowania jego wartości, remontu i utrzymania obiektu, wynagrodzenia załogi, kosztów materiału ruchu; ponadto kwota, otrzymana na podstawie powyższych obliczeń, powinna być uzupełniona kwotą, odpowiadającą kosztom administracyjnym.

Załączona do niniejszego tabela może być wykorzystana dla obliczania stawek opłat za odnajem taboru państwowego po skorygowaniu danych niektórych rubryk odpowiednio do warunków lokalnych i aktualnych cen jednostkowych.

9) Odnajem taboru przedsiębiorcom budowlanym, dla wykonywania robót, zleconych przez Państwo, i robót ochronnych dla samorządów lub związków wałowych, może być dokonany na odmiennych warukach. Warunki te muszą być uzależnione od całokształtu odnośnej umowy z przedsiębiorcą i stanowić jej część integralną. Jednakowoż w tym wypadku muszą być zachowane warunki, wskazane w p-tach 5, 6 i 7, oraz powinien być zastrzeżony zakaz użycia przez przedsiębiorcę taboru dla celów handlowych, nie związanych ściśle z zawartą umową.

10) W razie odnajmowania taboru instytucjom filantropijnym, społecznym, towarzystwom naukowym i sportowym, opłata za odnajem może być zależnie od okoliczności obniżona; przy najbardziej ulgowych warunkach odnajmu opłata powinna pokryć koszta własne zużytych materiałów ruchu, wynagrodzenie załogi dziennie płatnej, oraz ryczałty nawigacyjne załogi etatowej.

Za udzielenie taboru państwowej administracji wodnej dla ratowania innych statków, będących w niebezpieczeństwie, należy zestawiać rachunki, stosując najbardziej ulgowe warunki podane wyżej.

11) Jeżeli w celu lub na skutek odnajmu taboru, niezbędne jest przeprowadzenie jego naprawy, lub uzupełnienie inwentarza, względnie materiałów ruchu, których koszta nie mogą być pokryte z przyznanych na te cele kredytów budżetowych, wówczas odnośne wydatki może pokryć najemca, kwotę zaś tych wydatków należy potrącić z ogólnej sumy należności przypadającej za odnajem.

12) Po za wypadkami przewidzianymi w punktcie 11-tym, wszelkie wpływy uzyskane z odnajmu taboru powinny być niezwłocznie przelewane na dochód Skarbu Państwa z zachowaniem obowiązujących przepisów kasowych. Wpływy te jak również kwotę na wydatki, związane z wynajmem taboru, należy przewidywać w budżecie.

Niniejsze zarządzenie obowiązuje z dniem ogłoszenia i unieważnia wydane dotychczas w tej sprawie okólniki: b. Ministerstwa Robót Publicznych z dn. 11.IX. 1928 r. L. dz. IV-1062/28 i z dn. 3.III-1932 r. Nr WW-232/2/1, oraz zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 17.II-1934 r. Ż-VII-441/4/34.

Nr Ż-I-21/32/37 r.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 31.III. 1937 r. Nr Z. I. 21/37.

TABELA ORJENTACYJNA

opłat za wynajem taboru rzecznego należącego do państw. admin. wodnej.

Przykład zastosowania tabeli dla określenia warunków wynajmu taboru.

Obliczyć cenę wynajmu taboru pogłębiarskiego, składającego się z: 1) 1 pogłębiarki czerpakowej o przeciętnej wydajności 35 m^3/g piasku 2) 6 sztuk barek klapowych o nośności po 30 t 3) 1 holownika parowego o mocy 60 KM, 4) 1 koszarki pływ. na 24 ludzi, o wyporności 20 t, 5) 1 barki żel. otwartej o nośności 80 t i 6) 1 łodzi do podwożenia kotwic o nośności 2 t. Czas wynajmu: 1 miesiąc (30 dni). Warunki wynajmu określić dla 3-ch wypadków: A) z paliwem, smarami i kompletną załogą, B) bez materjałów pędnych i bez załogi i C) bez materjałów pędnych lecz z kapitanem i maszynistą na holowniku oraz bagermistrzem i maszynistą na pogłębiarce; reszta taboru bez obsady.

A. 1. Koszt własny pracy pogłębiarki otrzymamy, mnożąc stawkę tabeli L. p 4 rubr. „r^2" = zł 0,74 przez wydajność = 35 m^3/g i przez ilość roboczych godzin = (10 g × 10 dni) + $\frac{80}{100}$ (10 g × 20 dni) = 260 g.

Daje to .... zł 0,74 × 35 × 260 zł 6.734,—

2. „ „ „ 6 szt. barek klap „ „ „ „ L. p. 5 rubr. „r^3" = zł 0,21 przez nośność = 30 t × 6 t przez ilość godzin

Daje to .... zł 0,21 × 180 × 260 zł 9.828,—

3. „ „ „ parowca „ „ „ „ L. p. 1 „ „r^1" = zł 0,45 przez moc maszyn = 60 KM i ilość godzin

Daje to .... zł 0,45 × 60 × 260 zł 7.020,—

4. „ „ „ koszarki „ „ „ „ L. p. 6 „ „r^3" = zł 0,15 przez wyporność = 20 t i przez ilość godzin

Daje to .... zł 0,15 × 20 × 260 zł 780,—

5. „ „ „ barki żel. „ „ „ „ L. p. 7 „ „r^3" = zł 0,06 przez nośność = 80 t i przez ilość godzin

Daje to .... zł 0,06 × 80 × 260 zł 1.248,—

6. „ „ „ łodzi „ „ „ „ L. p. 8 „ „r^3" = zł 0,05 przez nośność = 2 t i przez ilość godzin

Daje to .... zł 0,05 × 2 × 260 zł 26,—

A. Razem . . . zł 25.636,—

Wobec uwzględnienia w stawkach tabeli kompletn. kosztów i oprocentowania wartości, przeznaczamy na **zysk od 1—2**% kosztów własnych; w danym wypadku ok. 1, 4%, **czyli okrągło** . . . . zł 364,—

A. Ogółem . . . zł 26.000,—

TABELA

dla określenia kosztów własnych eksploatacji taboru
jących na: 1) jednostkę zainstalowanej mocy silnika
dnostkę wydajności pogłębiania (1 m³/godz. piasku) dla

L. p.	Koszta eksploatacyjne / Rodzaje statków	a Jednostka obliczeniowa	b Przeciętny jednostkowy koszt budowy zł	c Amortyzacja w %	c Amortyzacja w zł	d Oprocentowanie w %	d Oprocentowanie w zł	e Remont i konserwacja w %	e Remont i konserwacja w zł	f Razem $c+d+e$ zł	g **) Koszta ogólne, obciążające 1 godzinę ruchu i przypadające (f : *1200*) na: 1 — 1 KM mocy zł	2 — 1 m³/g. wydaj. zł	3 — 1t pojemn. zł
1	Parowce od 50 do 150 KM. .	1 KM.	1.200	2	24	5	60	5	60	144	0,12	—	—
2	Ropowce	„	1.000	3	30	5	50	6	60	140	0,12	—	—
3	Motorówki 10 . 50	„	400	5	20	5	20	8	32	72	0,06	—	—
4	Pogłębiarki 20 . 100 m³/g. . .	1 m³/g.	2.000	3	60	5	100	8	160	320	—	0,27	—
5	Barki klap. 30 . 120 t. . . .	1 t.	600	3	18	5	30	8	48	96	—	—	0,08
6	Koszarki pływ. 20 t.	„	650	3	19,5	5	32,5	5	32,5	84,5	—	—	0,07
7	Barki żel. 10 . 80 t.	„	250	3	7,5	5	12,5	5	12,5	32,5	—	—	0,03
8	Łodzie 10 t.	„	150	5	7'5	5	7,5	6	9	24	—	—	0,02

*) Wydatek na administrację przyjęto w 25%-ch od wynagrodzenia załogi i w 10%-ch od kosztu

**) Przy określaniu warunków wynajmu taboru pierwsze 10 dni wynajmu liczy się w całości za normalne i następne liczy się 60% normalnych dni roboczych.

O R I E N T A C Y J N A

pływającego, zestawiona podług wydatków, przypada-
(1 K M) na statkach holowniczo-inspekcyjnych, 2) je-
pogłębiarek i 3) jednostkę nośności (1 t) dla barek i łodzi.

1) KM zainstalowanej mocy silnika napędowego wzgl.
2) m³/g. wydajności pogłębiarki, wzgl.
3) 1 t pojemności barki.

Koszta ruchu, licząc 120 dni roboczych po 10 godzin pracy w ciągu 6 mies. okresu nawig.							n	o **) Koszta ruchu obciążające 1 godzinę ruchu i przypadające (h:1200) na			Przeciętny koszt własny pracy obiektu, przypadający na 1 KM — 1m³/g — 1 t				Uwagi
h		k		l		m	Razem h+k+l+m	1	2	3	p	r Za 1 godz. pracy (p : 1200) licząc od			
Paliwo		Smary		Załoga		Administracja*)		1 KM mocy	1 m³/g wydaj.	1 t. pojemn.	Rocznie f+n	1	2	3	
kg	zł	kg	zł	Ilość	Płaca zł	zł	zł	zł	zł	zł	zł	1 KM zł	1 m³/g zł	1 t zł	
1.440	72	8,5	14	5	100	34	220	0,19	—	—	364	0,31	—	—	
240	72	12	42	4	60	26	200	0,17	—	—	340	0,29	—	—	
384	345	18	36	2	100	63	544	0,45	—	—	616	0,51	—	—	
1.800	90	6	10	6	150	48	298	—	0,25	—	618	—	0,52	—	
—	—	—	—	2	36	9	45	—	—	0,04	141	—	—	0,12	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,5	—	—	0,07	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32,5	—	—	0,03	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	—	0,02	

Do Nr Ż. M. 4418/33 z dn. 10.II. 1934. Urz. Woj. Pom. Wydz. Dr. Wodnych

Bonifikata za czas postoju obliczony wg dziennika ruchu objektu, wypożyczonego z załogą i materiałami ruchu, wynosi —

1) dla parowców i pogłębiarek parow. 30%
2) dla ropowców 40%
3) dla motorówek benzynowych 70%

— stawek normalnych, przewidzianych w rubr. „r¹" i „r²".

materiałów pędnych.

10-cio godz. dni robocze; każdy z następnych 20 dni — za 80%, dalsze 30 dni — za 75% i wreszcie za dzień 61-szy

Dalszy ciąg zastosowania tabeli

B. 1.	Postępując jak pod p. A. 1., tylko stosując stawkę tabeli L. p. 4 rubr. „g^2", otrzymujemy	zł 0,48 × 35 × 260 =	zł 4.368,—
2.	„ „ „ „ A. 2., „ „ „ „ „ 5 „ „g^3", „	„ 0,16 × 180 × 260 =	„ 7.488,—
3.	„ „ „ „ A. 3., „ „ „ „ „ 1 „ „g^1", „	„ 0,23 × 60 × 260 =	„ 3.588,—
4.	„ „ „ „ A. 4., „ „ „ „ „ 6 „ „g^3", „	„ 0,15 × 20 × 260 =	„ 780,—
5.	„ „ „ „ A. 5., „ „ „ „ „ 7 „ „g^3", „	„ 0,06 × 80 × 260 =	„ 1.248,—
6.	„ „ „ „ A. 6., „ „ „ „ „ 8 „ „g^3", „	„ 0,05 × 2 × 260 =	„ 26,—
		B. Razem	zł 17.498,—
		Zysk ok. 1,5% okrągło	„ 252,—
		B. Ogółem	zł 17.750,—

C. 1. Do stawki z rubr. „$4\,g^2$" = 0,48 zł dodajemy $\frac{2}{6}$ + 20%*) stawki z rubr. „$4 \cdot l$" (zamiast 6-ciu—2-ch ludzi), podzielonej przez 1200 (godzin roboczych w roku) i zwiększonej o 25% na administrację; otrzymujemy tedy jako stawkę za 1 godzinę pracy i od 1 m³/g wydajność godzinowej pogłębiarki zł $0{,}48 + \left(\frac{2}{6} + \frac{20}{100}\right) \cdot 132 \cdot \frac{1}{1200} + \frac{8 \cdot 132 \cdot 25}{15 \cdot 1200 \cdot 100}$ = zł 0,55, a za 260 godzin przy 35 m³/g wydajność zł 5.005,—

2. Jak pod B. 2. zł 7.488,—

3. Do stawki z rubr. „$1\,g^1$" = 0,23 zł dodajemy $\frac{2}{5}$ + 20%*) stawki z rubr. „$1 \cdot l$" (zamiast 5-ciu 2-ch ludzi), podzielonej przez 1200 i zwiększonej o 25%; otrzymujemy wówczas jako stawkę za 1 godzinę pracy i 1 KM mocy maszyn zł 0,23 + $+ \left(\frac{2}{5} + \frac{20}{100}\right) \cdot \frac{110}{1200} + \frac{3 \cdot 110 \cdot 25}{5 \cdot 1200 \cdot 100}$ = zł 0,30 a za 260 godzin i 60 KM . . . . zł 4.680,—

4. 5. i 6. jak pod pp. B. 4., 5. i 6., czyli razem (780 + 1248 + 26) zł = ... zł 2.054,—

C. Razem	zł 19.227,—
Zysk ok. 1,4% okrągło	„ 273,—
C. Ogółem	zł 19.500,—

*) Dodatek 20% stosujemy ze względu na to, że pozostaje tylko najbardziej odpowiedzialna część załogi.

OBWIESZCZENIA.

WYDAWNICTWA ZALECONE:

1. Inż. T. Tillinger: Mapa Polskich Dróg Wodnych z tekstem objaśniającym 1936 r., cena 5 zł. Skład Główny: Księgarnia Michalaka, Nowy Świat 57.
2. Inż. T. Tillinger: W sprawie dróg wodnych (odbitka z czasopisma „Gospodarka Wodna"), cena 1,50 zł. Nakład Ligi Pracy 1936 r.
3. M. Rybczyński: Drogi Wodne na Pomorzu. Toruń 1935 r. Skład Główny: Instytut Popierania Nauki, Pałac Staszica.
4. Przewodnik Żeglugi Śródlądowej: Nakład Ministerstwa Komunikacji 1936 r. (tylko do użytku służbowego).
5. S. Szymborski: Wisła. Przewodnik turystyczny. Nakład Książnicy Atlas. 1935 r.
6. K. Pomianowski, M. Rybczyński, K. Wóycicki: Hydrologia t. I. r. 1933 (Opad i odpływ).
7. K. Pomianowski, M. Rybczyński, K. Wóycicki: Hydrologia t. II. r. 1935 (Wody gruntowe), (Wyd. Komisji Wydawniczej Bratn. Pomocy Politechniki).
8. M. Matakiewicz i M. Mazur: Zasady Wyzyskania Sił Wodnych r. 1936. (Skład Główny — Katedra Budownictwa Wodnego, Politechnika Lwów).

Czasopismo poświęcone sprawom wodnym w Polsce: „Gospodarka Wodna", dwumiesięcznik (Redakcja — Nowy Świat 14 — Ministerstwo Komunikacji).

Nr Z. I-42/14/37.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 94585. 26.XI.37. 8400.